Beilage zu Nr. 129 des Bremer Handelsblattes.

Ueber die Einfuhrzölle auf fremdes Vieh nach Frankreich.

Von der badisch-französischen Grenze, den 15. März.

Es dürfte wohl als ein erfreuliches Zeichen der Zeit betrachtet werden, daß die Verbindungen der Handelsinteressen unter den deutschen Volksstämmen, gleichzeitig eine nationalere Annäherung und mehr einheitliche Gesinnung hervorzurufen beginnen, wodurch in die Schatten der Gegenwart mitunter einige aufmunternde Lichtstrahlen hineinfallen.

Die Zeitungen von der Ost- und Nordsee kommen nun täglich zu uns an den Rhein, dieselben Boten der Presse tragen aus dem Süden die Berichte bis nach den nördlichsten Marken des großen deutschen Vaterlandes, und dieser tägliche Austausch der Ideen zwischen Nord und Süd, West und Ost gleichet bei den leichten Verbindungswegen unserer Tage gewissermaßen einer Art von Berathung, welche die verschiedensten Völkerfamilien über die ernsten Tendenzen der Zeit und ihrer Interessen miteinander pflegen.

Die wichtige Frage über die zukünftige Gestaltung *der Eingangszölle auf fremdes Vieh nach Frankreich* hat nicht allein ein ausschließliches Interesse für den deutschen Ackerbau und die deutsche Viehzucht, sondern es liegen in der Entwickelung und Festellung des Gegenstandes noch andere Keime, deren Befruchtung und sehr schnelles Emporwachsen von der Art und Weise der Erledigung dieser Zollfrage bedingt ist.

Inwieweit die in Paris accreditirte deutsche Diplomatie ihre Geschicklichkeit beweisen wird, um die dermalige zollgünstige Witterung in Frankreich auch für Deutschland fruchtbringend zu machen, muß der Zukunft zu beurtheilen vorbehalten bleiben.

Kaum war am 14. September v. J. das Decret bezüglich der Unterdrückung der hohen Eingangszölle auf fremdes Rindvieh im Moniteur erschienen, so begannen auch die Proteftionistenzeitungen ihre Klagetöne anzustimmen, bezüglich der verlassenen Douanenposten, indem sie behaupteten, die Interessen der französischen Landwirthschaft seien einem vorübergehenden Uebelstande unbedacht zum Opfer gebracht worden.

Jenes Decret war inzwischen nicht aus wollüstigem Triebe zu einem freiern Handelssysteme geboren worden, wie die *Schutzzollheuler* in ihrer unbändigen Angst vermutheten, sondern die gebieterischen Umstände hatten der Regierung diese Maßregel dringend geboten, und ist es sehr leicht möglich, daß der alte Zolltarif wieder in bisherige Gültigkeit zurücktritt, oder daß derselbe ermäßigt oder aber auch, daß der dermalen geltende und unbedeutende Zollsatz aufrecht erhalten bleibt.

Diese verschiedenen Conjunkturen würden wohl ihre Lösung finden durch die Erfahrungen, welche die bis jetzt abgelaufene Zeit und noch einige Monate bis zur Ernte bieten und es besteht nun unsere Aufgabe darin, zu untersuchen, in wie fern die von den französischen Gegnern bezüglich einer freiern Handelsbewegung aufgestellten Einwürfe eine Beachtung verdienen — um hieraus zu entnehmen, ob solche eine Hoffnung auf Erfolg haben können.

Ehe wir jedoch einen Schritt weiter vorangehen, müssen wir hier ein Recht zu wahren suchen, welches leider nur zu lange in verletzender Weise in den Hintergrund gestellt blieb — wenn es sich nämlich um die Vertheidigung der bedrohten Ackerbauindustrie im Allgemeinen und *speciel* um ein im Handelsverkehr und in der Ausfuhr bedrohtes Einzelprodukt derselben handelt. Jedermann findet es völlig in der Ordnung, wenn die Presse in Pro et Contra über Eisenzölle, Zuckerzölle, Branntweinsteuern rc., ja oft über verhältnißmäßig sehr geringfügige und im Consum nicht rein unentbehrliche Produkte verhandelt, welche in irgend einer Weise in ihrer Existenz bedroht sind, wogegen zur auffallendsten Seltenheit gehört, wenn eine Stimme mit Nachdruck sich erhebt, um für einen in seiner Entwicklung, Ausdehnung und in seinem Verkehr gehemmten Artikel aus dem großen Waarenlager des Landmannes das Wort zu nehmen.

Die in nationaler Stumpfheit und Abgeschloßenheit, hinter hohen Zollmauern verlebten Jahre — sind auch hier wieder zum größten Theile daran Schuld, daß die Begriffe über „*handelbare Waare*“ so beschränkt sind, daß Producent sowohl als Consument sich keine Rechnung abzulegen vermögen, über die Vortheile oder Nachtheile in der Entwickelung und Vervollständigung des Verkehrs irgend eines Bodenproduktes.

Es mangelt uns der Raum, auch liegt es für heute außerhalb unserer Absicht, auf die nähern Gründe und die Nachtheile eines solchen Zustandes einzugehen, hingegen wird diese kurze Andeutung es wohl rechtfertigen können, wenn wir die Lage und die Interessen des Landwirthes nachfolgend in etwas schärferen und markirteren Zügen hervorheben, und ihm das Recht angedeihen lassen, das ihm schon so lange gebührt hätte, auch seine Gewerbsangelegenheiten in den staats- und volkswirthschaftlichen Organen seines Vaterlandes vertheidigt zu sehen.

Nach dieser kurzen uns nöthig erschienenen Abschweifung knüpfen wir an unsere Hauptsache wieder an. Die Einfuhr deutschen Viehes nach Frankreich ist, wie wir bereits gesagt haben, in *verschiedenster* Richtung einer der wichtigsten Gegenstände, welche uns dermalen beschäftigen können.

Um der Frage inzwischen recht auf den Grund zu sehen, dürfen wir uns nicht auf den einseitigen deutschen Standpunkt allein stellen, sondern wir haben die beiderseitigen Vortheile und Nachtheile, französische wie deutsche, gegeneinander abzuwägen und besonders die Gründe zu widerlegen, welche französischerseits gegen die Beibehaltung des dermaligen Tarifs für die Vieheinfuhr geltend gemacht werden.

Es mag nach unsern hergebrachten „Zollgewohnheiten“ vielleicht eine Entschuldigung finden, wenn man einer jungen und neu heranblühenden Industrie einen Schutz zugesteht, somit konnte es umsomehr vor etlichen dreißig Jahren in Frankreich gerechtfertigt erscheinen, — als man für den französischen „Züchter“ einen Schutztarif verlangte, der ihn gegen die ausländische Concurrenz sichern sollte, — was aber vor dreißig Jahren vielleicht einigen Anschein von Nützlichkeit haben, ja als eine Nothwendigkeit (?) angesehen werden konnte, das dürfte denn doch wohl heute in einem völlig anderen Lichte erscheinen.

„Wir erinnern uns im Augenblicke des Namens jenes französischen Schriftstellers nicht, welcher sagt: „Je mehr *Hindernisse* der Gewerbsmann aus dem Wege zu räumen hat, um desto mehr wird die Energie und Kraft seiner Thätigkeit zunehmen, seine Fähigkeiten werden aber in gleichem Grade erschlaffen durch die *Vortheile*, welche ihm Klima und Boden gewähren.“

Eine thatsächliche Begründung vorstehenden Satzes sehen wir in den Verhältnissen zwischen Frankreich und Deutschland, zum mindesten des südlichen Theiles von Deutschland, denn während man in Frankreich glaubte, ohne Schutzzoll nicht bestehen zu können, kämpfte man in Deutschland muthig gegen diesen Zoll an.

Um nach allen Seiten hin gerecht zu sein, so gestehen wir zu, daß die Landwirthe im Allgemeinen, und hier insbesondere die französischen Landwirthe ein Recht zur Beschwerde haben, nur sollten sie diese Beschwerde nicht in der Unterdrückung des Schutzzolles sehen, sondern eher darin, daß eben stets nur sie ausschließlich allein bei allen *allgemeinen* Nothständen die Haut zu Markte tragen müssen.

Wenn wir die Verdienste, welche Handel und Gewerbe der Gesellschaft leisten, auch lebhaft anerkennen, wenn die Künste und Wissenschaften den Schutz und die Aufmunterung des Staates mit vollem Rechte verdienen, so sollte aber immerhin der Ackerbau in erster Reihe aller Bedingungen stehen, denn er ist jene Quelle der Unentbehrlichkeit, die sich ohne Lebensgefahr nicht verstopfen läßt, — denn vor allem Andern treten die Forderungen des materiellen Lebens vor uns hin, und wir vermögen eben nur von den Erträgnissen des Bodens uns zu erhalten.

Die Verhältnisse machen es für die Wohlfahrt des Ackerbauern zur peremtorischen Nothwendigkeit — daß Ordnung — öffentliche Ruhe und die Sicherheit des Eigenthums aufrecht erhalten bleiben — nur in diesem Falle vermag er seine Thätigkeit zu entwickeln — in dieser Folge ist er aber auch geduldig, gelassen und ergeben in sein Schicksal, wie der Ochse oder das Pferd, welches seinem Pfluge vorgespannt ist — und man hat sich daran gewöhnt seine *Zugkraft* durch das Aufladen der schwersten *Lasten* zu prüfen.

Er ist zwar nicht mehr als Leibeigener an die Scholle gebunden — auch ist er nicht mehr nach Gutdünken steuer- und frohndpflichtig, aber immerhin fehlt ihm noch jener Platz — den er in der Gesellschaft einnehmen sollte — um so mehr, da diese Gesellschaft ihn für seine schwere Arbeit und die wichtigsten Dienste, welche er ihr leistet, mit so gar geringer Münze bezahlt. Es sei uns erlaubt, diesem Gegenstande noch für wenige Augenblicke zu folgen.

Um die Lage des Landmannes recht intim zu begreifen und den Standpunkt der Ackerbauindustrie nach seinem wahren Werthe zur Anschauung zu bringen, dürfen wir nur einen Blick auf die Zustände der letztverflossenen Jahre werfen.

Das Jahr 1847 rief in Deutschland wie in Frankreich die größte Noth hervor — überall fehlte es an Getreide — auch alle übrigen Nahrungsmittel gingen in die Höhe — und sicherlich hat der Producent selbst von dieser Theurung keinen Nutzen gezogen — da bei dem geringen Quantum, welches die Ernte abwarf, an einen Verkauf nicht zn denken war — ja der Mittelbauer mußte sich selbst glücklich schätzen, wenn er anstatt zu verkaufen — nicht zu theuren Preisen kaufen mußte — denn ob die Ernte gering oder glänzend ausfällt — der *Verbrauch* einer aus gewisser Anzahl Köpfe bestehenden Familie, welche sich auf dem Bauernhofe findet, wird hierdurch nicht vermehrt noch vermindert.

In einem großen Theile der deutschen Bundesstaaten wurden *den Angestellten* in gedachtem Jahre s. g. Theurungszulagen bewilligt.

Nach diesen Theurungsjahren, kamen Jahre des Ueberflusses, in deren Folge die Getreidepreise so weit herabgingen, daß durch den Erlös die Erzeugungskosten kaum gedeckt werden konnten. Nebenbei schlug die Kartoffelkrankheit dem Landmanne schreckliche Wunden, die um so fühlbarer für ihn waren, da der Kartoffelbau zum großen Theil auf einem System ausgedehnten Brennereibetriebes beruhte.

Ist man dem Landmanne in diesen schweren Zeiten in irgend einer Weise ebenfalls unterstützend oder aufmunternd zu Hülfe geeilt? Die Angestellten erhielten Theurungszulagen, wurden aber auch die Lasten des Bauern aus gleichen Rücksichten vermindert? Hat man sich auch nur im mindesten darum bekümmert, ob es ihnen auch möglich sein würde, die ihnen auferlegten Verbindlichkeiten zu erfüllen? Sicherlich, daran dachte man nicht. Der Steuererheber treibt eben, unbekümmert wie die Verhältnisse, mit ge-

wohnter Strenge vorschriftsgemäß seine Steuern ein, die Grundbesitzer warten mit Ungeduld auf den fälligen Pacht- und Capitalzins, mit einem Worte, große wie kleine Landwirthe haben aus jenen Zeiten Wunden davon getragen, die noch lange nicht vernarben werden.

Zum neuen Unglück ist nun abermals ein Fehljahr eingetreten, welches einen Ernteausfall von mehr als 60 Millionen Hectoliter für das ganze westliche Europa zur Folge hat.

Die Regierungen, von Schrecken und Besorgnissen erfüllt, griffen alsbald nach Feststellung des Deficits zu allen erdenklichen Mitteln, um — — niedere Getreidepreise herbeizuführen.

Wenn die Brodfrüchte, insolange im Lande noch Vorräthe zum Verkauf lagerten, theuer waren, so lag der natürliche Grund darin, daß die Landwirthe eben nur wenig zu verkaufen hatten, wenn aber nicht bestritten werden kann, daß die Landwirthe in den Jahren des Ernteüberflusses und in Folge der hierdurch herbeigeführten äußerst niedern Fruchtpreise schwere Opfer zu bringen gezwungen waren, so wäre es wohl auch nicht mehr als billig, daß sie nun auch von den erhöhten Preisen als der Folge von schlechter Ernte Nutzen zögen; aber von solcher Billigkeit will man nichts wissen und denkt selbst nicht einmal daran.

Große Anstrengungen wurden und werden stets noch gemacht um mit bedeutenden Geldopfern Früchte von dem Auslande herbeizuholen — und diese Früchte werden zum großen Theil von den Bauern selbst bezahlt — da die hiefür nöthigen Deckungsmittel aus dem großen Staatsbeutel genommen werden, welchen die Landwirthe zu einem so beträchtlichen Antheile mit füllen helfen.

Daß in einem solchen Zustande eine offenbare Ungerechtigkeit liegt, wird wohl nicht verkannt werden können.

Wir wissen recht gut, daß das alte Sprichwort: „Noth kennt kein Gebot“ sehr oft im Leben zur Anwendung kommt und daß besonders Regierungen in solchen Fällen wie der vorliegende mit andern Augen der Beurtheilung sehen müssen, als der Privatmann, auch geben wir zu, daß das Heilmittel für das so eben angedeutete Uebel nicht leicht zu finden ist, aber so viel dürfen wir immerhin verlangen, daß man sich mit der Frage ernstlich beschäftige, und daß man nicht glaube, der Landwirthschaft damit unter die Arme gegriffen zu haben, wenn man einige Thierschaufeste mit Medaillen und Geldpreisaustheilungen — ins Leben ruft.

Es würde uns zu weit führen und unserm Hauptzwecke ferner liegen, wollten wir von den rechtlichen Ansprüchen der Landwirthe, bezüglich ihrer persönlichen Verhältnisse und Bedürfnisse reden — aber so viel sei andeutungsweise hier ausgesprochen — daß wenn unabweislich anerkannt werden muß, daß unsere socialen Zustände der Verbesserungen bedürfe, jene der Landwirthe in erster Reihe erscheinen müssen.

Wir kommen nun endlich zur detaillirtern Besprechung unserer Frage bezüglich der Einfuhrzölle auf fremdes Vieh nach Frankreich, und glauben besser mit Thatsachen als mit einer Kritik die wahren Verhältnisse zu beleuchten; wir wollen den französischen Schutzzöllnern mit Thatsachen antworten, selbst auch dann, wenn, wie wir es nicht anders erwarten, sie über uns den Stab der Verdächtigung brechen werden — indem sie uns als Deutschen der Partheiligkeit beschuldigen. Thatsachen bleiben aber stets Thatsachen, mögen sie von irgend einer Seite ausgehen, und den von uns aufgeführten wird das Zeugniß der Wahrheit nicht versagt werden können.

Jene Franzosen, welche die Wiederherstellung des alten Zolltarifs in unausgesetzter Forderung verlangen und in den Organen der Schutzzollpresse ein weites angeackertes Feld zur Niederlage ihrer ungegründeten Behauptungen finden, machen vornämlich geltend:

1. Daß man in Deutschland das Vieh umsonst oder doch beinahe umsonst produzire.

2. Daß in Deutschland die Absatzwege für das Vieh fehlen und dasselbe aus diesem Gaunde keinen Werth besitze.

3. Daß für den Fall, die Eingangszölle definitiv aufgehoben würden, Frankreich nicht allein mit deutschen Ochsen, sondern auch mit jenen aus Polen, Podolien und Ungarn überschwemmt würde.

4. Daß die fremden Ochsen den Typhus und die Rinderpest nach Frankreich einschleppen würden.

5. Endlich noch, daß durch die unbeschränkte Erlaubniß zur Einfuhr fremden Viehes, die französischen Landwirthe nicht zu concurriren vermöchten und daß in Folge einer bedeutenden Abnahme des Viehstandes auch eine verhältnißmäßige Verminderung des Düngers und folglich auch der Getreideerzeugung eintreten müßte.

Soviel uns bekannt, sind dies die hauptsächlichsten Einwürfe, welche von den Schutzzöllnern geltend zu machen versucht werden, und wir verlieren keine Zeit diese Punkte der Reihe nach zu beantworten und in ihrer Gehaltlosigkeit darzustellen.

1. In Deutschland produzire man das Vieh umsonst oder doch beinahe umsonst.

Man wird nicht zu läugnen vermögen, daß man in Frankreich über alle Gegenstände, welche außerhalb seiner Grenzen liegen, in einer außerordentlichen Unwissenheit sich befindet.

Auf dem rechten, so wie linken Rheinufer fehlen wahrlich die Steuern und Abgaben nicht. Auf dem linken Rheinufer ist die Grundsteuer noch ganz dieselbe, wie zur Zeit der französischen Herrschaft bis zum Jahre 1814, außerdem sind die in Frankreichs Steuersystem üblichen Zusatzcentimes in der For einer Verwaltungssteuer eingeführt; auf beiden deutschen Ufern wird Einkommensteuer erhoben — die Personalsteuer, Thür- und Fenstersteu Gewerbesteuer und die Hundstaxe vervollständigen die Sammlung.

In Preußen, in Baden, in Würtemberg und anderen Staaten wi die sogenannte Accise erhoben, sei es als Mahlsteuer, Fleischaccise, Weinacci Bieraccise, Branntweinaccise, und endlich noch folgt das Octroi.

In Süddeutschland giebt es keine Weiden — um solche anzutreffe muß man auf der einen Seite bis zu den Alpen, auf der andern bis zu Nordsee gehen.

Das Heu auf den deutschen Märkten wird zu Preisen verkauft, wo durch man wahrlich kein Vieh umsonst produziren kann; in Mannhei Freiburg, Mainz, Zweibrücken ist es stets theurer, als in Straßburg und Me

Die auf dem deutschen Landwirthe ruhenden Lasten, sind keinenfalls g ringer als jene, welche den Franzosen auferlegt sind — und es wird kein bessern Beweis hierfür geben, als wenn wir darauf hinweisen, daß nicht ei solche Unzahl deutscher Ackerbauern eine neue Heimath jenseits des Meer suchen würden, wenn sie in dem alten Vaterlande nicht täglich den Steu gardisten und Gerichtsvollzieher auf dem Halse hätten, und wenn sie ni befürchteten, in ganz kurzer Zeit nicht einmal mehr ihre Steuern bezahlen können. —

2. In Deutschland fehlen die Absatzwege für das Vie weßhalb dasselbe keinen Werth besitzt.

Als im Jahre 1822 eine zum größten Theil aus Grundbesitzern z sammengesetzte Deputirtenkammer einen Zoll von 55 Franken für jeden vo Auslande nach Frankreich eingeführten Ochsen festsetzte, war diese Zollve ordnung für die Landwirthe Badens, Würtembergs und das ganze lin Rheinufer ein sehr harter Schlag, da sie beinahe den größten Theil ihres Ma viehes nach Frankreich eingeführt hatten.

Dessenungeachtet haben sie nicht aufgehört, Thiere zu züchten, Ochs zu mästen — muthig kämpften sie gegen die Stürme der Zeit — und na länger als 30 Jahren stehen sie endlich wieder auf demselben Punkte a welchem sie vor dem Jahre 1822 gestanden. Wenn wir in Süddeutschla auch gerade keine Bevölterungscentren wie Paris aufzuweisen haben, so f len an den Rheinufern jene Absatzwege doch nicht so ganz, wie man sich Frankreich von gewisser Seite vielleicht gerne einbildet. — Längs d Rheines lagern eine Reihe bedeutender und wohlhabender Städte mit stark Bevölkerungen und Garnisonen — während 6 Monate des Jahres üb fahren Tausende von Fremden auf dem Rhein und vermittelst der Eisenba nen durch alle Theile des Vaterlandes — die Bäder zu Baden, Hombur Wiesbaden, Ems ꝛc., welche ebenfalls Fremde in großer Zahl alljährlich b herbergen, die aus allen Theilen von Europa zusammenströmen, beding eine jährlich steigende Zufuhr — und endlich bleibt uns noch ein Hauptfa tor, nämlich England — welchem wir Süddeutschen auf dem Rheine u sere vorzüglichsten Mastochsen zuführen.

Auf den deutschen Viehmärkten werden die gemästeten Ochsen in g wöhnlichen Verhältnissen zu 100 Franken für 100 Kilog. verkauft u sicherlich giebt es in Frankreich wenig „Züchter“ welche einen höhern Pr für ihr Produkt in ihrer Heimath erzielen können.

Aus diesem Grunde wird aber auch ein erneutes Verschließen der fra zösischen Grenzen den deutschen Viehzüchter nicht entmuthigen, er wird fort züchten und mästen und ein vortheilhafter Absatz wird ihm nicht fehlen.

3. Die podolischen und ungarischen Ochsen werd Frankreich überschwemmen.

Dieser Einwand kömmt uns vor, wie die Drohungen vor dem Kami feger, wodurch junge Mütter ihre kleinen Kinder in Furcht zu setzen such

Wenn diese Gattungen Ochsen mit Vortheil nach Frankreich eingefü werden könnten, hätte man sie nicht bereits seit langer Zeit an den Rh geführt? während aber doch im Gegentheil bei unserer geringen Entfernu zur französischen Grenze, unsere Ochsen den Rhein entlang und weit üb denselben hinaus geführt werden? Dieser einfache Grund wird bereits hi reichend sein, um die Furcht vor den podolischen Ochsen zu verdrängen.

4. Es sei die Einschleppung der Rinderpest zu fürchten

Diese Krankheit herrscht sehr oft in den Donauprovinzen, aber sie wi weder zu uns, noch nach Frankreich eingeschleppt werden, aus dem einfach Grund, weil uns keine Thiere aus jenen Provinzen zugeführt werden, au darf gewiß als richtig angenommen werden, daß alle jene Länder, wel diese Thiere zu passiren hätten, ehe sie bei uns ankommen könnten, eb falls gegen diese furchtbare Krankheit nicht gleichgültig bleiben würden.

Sobald bekannt wird, daß die Krankheit ausgebrochen ist, schli Oesterreich seine Grenzen aufs Strengste ab. Dies galt namentlich verfl senes Spätjahr, wo durch die Zeitungen bekannt gemacht wurde, daß Cholera zu Jassy schreckliche Verheerungen anrichte, daß die russische Arm durch ansteckende Krankheiten starke Verluste erleide, und daß die zur E nährung der Armee bestimmten Ochsen durch die Pest und die Lungenseu dahin gerafft würden.

Die fremden Armeen haben wohl im Jahre 1814 den Typhus he beigeschleppt, deßhalb könnten auch nur im Falle eines erneuten Krieges d Besorgnisse einer Wiederholung dieser schrecklichen Krankheit eine Beachtu verdienen.

5. Die französischen Züchter würden durch die Einfuhr des fremden Viehes zu Grunde gerichtet.

Auf diesen Einwand antworten bereits die Erfahrungen, welche seit länger als 5 Monaten gemacht werden konnten, d. h. also seit der Aufhebung des alten Tarifs.

In der Anfangszeit kamen viele Käufer herüber über die Grenze, — sei es, daß sie reichlichen Bedarf hatten — oder auch durch die Neuheit nach der bisher verbotenen Frucht angezogen waren. Es erfolgte auf den deutschen Viehmärkten eine geringfügige Preiserhöhung und in Frankreich selbst eine kaum berührenswerthe Preisermäßigung.

Betrachten wir aber das nach Frankreich eingeführte Vieh nach seiner Beschaffenheit, so findet sich wenig Mastvieh, hingegen viele Rinder, Kühe und Ochsen, die gemästet werden sollen. Diese Notizen sind den Registern eines französischen Zollbüreaus entnommen und wir führen keine Zahlen an, weil solche bis jetzt noch nicht maßgebend erscheinen.

Wem kommen aber diese Einfuhren zu Gute, wenn nicht dem französischen Landwirth? Die eingeführten Thiere verzehren seinen Ueberfluß an Futterstoffen, — sie verbessern seine Racen, erzeugen ihm den nöthigen Dünger — und liefern ihm seine Auslagen mit Zinsen durch ihren Verkauf an den Metzger zurück. Wahrlich, in diesen Verhältnissen kann auch nicht das Mindeste gefunden werden, wodurch die französische Landwirthschaft in Nachtheil versetzt werden könnte.

Die uns vorliegenden Berichte der beiden französischen Hauptviehmärkte zu Sceaux und Poissy melden Ende Februar eine Preiserhöhung auf Ochsen, Kühe, Kälber und Schweine, wodurch Ochsenfleisch um 8 Centimes, Kuhfleisch um 3 Cent., Kalbfleisch um 12 Cent., Hammelfleisch um 3 Cent. und Schweinefleisch um 12 Cent. pr. 1/2 Kilo in die Höhe ging. Also nach Umfluß von 5 Monaten nach Erlassung des Dekretes der Zollaufhebung — stets keine Ueberschwemmung des Marktes durch fremdes Vieh, — wodurch die Preise herabgedrückt und der französische Landwirth ruinirt werden sollte!

Schon seit sehr langer Zeit haben die Engländer den Franzosen nachgesagt — sie verstünden kein Fleisch zu machen, und die Insulaner haben wahrlich nicht Unrecht; hier sitzt der Knoten, welchen die Frage zu lösen hat.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, daß die Franzosen auch hierin Fortschritte gemacht haben, man producirt mehr Fleisch als früher und der Verbrauch hat sich in gleicher Weise gesteigert, aber dieser in dem großen französischen Wirthschaftsbetriebe sichtbare Fortschritt hat die kleinern Landwirthe noch nicht erreicht, und diese können nun in Deutschland ihre Lektionen nehmen. Sie werden bei uns Dörfer und kleine Städte finden mit Bevölkerungen von 1500—4000 Seelen und z. B. in letztern sehr oft eine Anzahl von 600 Kühen, 200 Ochsen und eine große Zahl Pferde. Der einzige Ehrgeiz des deutschen Bäuerleins besteht darin, eine Kuh zu besitzen. Kann der Bauer keine kaufen, so miethet er eine von dem Juden — aber Alle treiben Viehzucht! In Frankreich ist dieser Zustand nicht zu finden. Bei der Rührigkeit des deutschen Bauern, seinen Viehstand zu vermehren, ist es leicht begreiflich, daß eine außerordentlich große Anzahl von Thieren vorhanden ist. Die Metzger, welche alle Gauen durchlaufen und nach Waare suchen, die für sie paßt, kaufen Rinder, Kühe und solche Ochsen, welche ein zu schwaches Gewicht haben um weit verführt werden zu können, und obgleich die 100 Kilo. Schlachtergewicht zu 100 Fr. auf dem Markte verkauft werden, so kaufen wir dennoch zu einem Preise von 11 Kreuzer pr. 1/2 Kilo. (70 Cent. pr. Kilo.) ein recht saftiges Stück Fleisch, besser als man solches in vielen großen Städten Frankreichs beinahe zum doppelten Preise erhält.

Nach den vor uns liegenden Mittheilungen über die im verflossenen Jahre stattgefundenen Verkäufe auf den Hauptviehmärkten des linken Ufers zu Kusel und Quirnbach entnehmen wir, daß dort verkauft wurden:

270 Stiere,
3195 Ochsen,
2330 junge Ochsen,
2037 Kühe,
3306 Rinder,
244 Kälber,
10,382 Thiere, für welche eine Summe von

1,239,122 Fr. erlöst wurde. Auf dem Markte zu Quirnbach allein wurden für 979,940 Fr. Verkäufe abgeschlossen, in Kusel für 156,000 Fr.

Es ist zu bedauern, daß man nicht erfahren kann, welche Zahl der verkauften Thiere in Deutschland geblieben und welche Zahl über die Grenze geführt worden.

In Baden, Würtemberg, Hessen und den Rheinlanden giebt es Züchter die Menge, welche ihre gesammte Getreideernte durch ihre Thiere aufzehren lassen, dies ist es aber gerade, was der französische Ackerbauer noch nicht versteht, da er einen zahlreichen gut genährten Viehstand nicht als die wahre Quelle des sichern Gedeihens einer gesunden Wirthschaft betrachtet.

Behaupten die französischen Landwirthe, daß durch die Einführung fremden Viehes — die Fleischpreise sinken — so wird auch bei geringeren Preisen, der Verbrauch sich steigern, steigert sich der Verbrauch, so wird auch in den gleichen Verhältnissen die Production steigen, denn wo Anfrage ist, fehlt die Production niemals. Alle diese Thatsachen bilden nur eine Kette.

Wir hätten noch manches über die innern Verhältnisse dieses wichtigen Industriezweiges zu sagen, müssen aber hierfür eine nächste passende Gelegenheit abwarten, da uns noch ein Gegenstand beschäftigen soll, dessen Prüfung für den gesammten deutschen Handel von der höchsten Wichtigkeit ist.

Als Frankreich nämlich im Jahr 1822 einen so beträchtlichen Einfuhrzoll auf das fremde Vieh legte, antwortete Preußen durch einen Einfuhrzoll von 30 Franken für den preußischen Centner auf die französischen Weine in Faß, demnach ungefähr 60 Cent. pr. Litre.

Bouteillenweine, welche aus Frankreich eingeführt werden, bezahlen um ein Bedeutendes mehr.

Für Frankreich entsteht aus diesem Verhältniß, besonders für die Ost-Departements, der Verlust eines äußerst bedeutenden und sehr vortheilhaften Absatzes.

Die Herrn Schutzzöllner in Frankreich kennen diesen Umstand ganz genau, da sie aber keine, auch nur halbwegs ausreichende Antwort zu geben wissen, so sagen sie mit jener leichtfertigen, halb ins Lächerliche spielenden französischen Nonchalance, daß die Deutschen Kartoffelbranntwein und Bier tränken und sich wenig um die französischen Weine kümmern, selbst wenn in Deutschland auch die Eingangszölle auf französische Weine aufgehoben würden.

Dies kommt uns gerade so vor, als ob unsere oberländer Rebbauern behaupteten, die Franzosen leben nur von Hühnchen und Froschschenkeln und wollen nichts von unserm deutschen Mastvieh wissen.

Diese Frage ist es, die wir bei ihrem großen Ernste noch einer nähern Prüfung werth halten.

Frankreich hatte in Deutschland sehr vortheilhafte Absatzwege für seine zahlreichen Weine verschiedenster Gattungen, es hat diese Vortheile durch seine eigenen Fehler eingebüßt — aber es könnte sie auch wieder erlangen.

Das ganze Rheinthal vom Elsaß angefangen bis nach Coblenz hinunter, bringt eine ungeheuere Menge weißer Weine hervor und unter diesen solche, welche zu Preisen bezahlt werden, welche die besten französischen Weine nie erreichen und erreicht haben. Auf sehr gutem Boden in der Ebene wird aber auch sehr viel schlechter Wein erzielt, man düngt den Boden, da die Producenten nur Quantität, nicht Qualität anstreben; könnten nun aber die französischen Weine nach Deutschland herein, so unterliegt es nicht dem mindesten Zweifel, daß der sämmtliche gute Boden, welcher dermalen mit Reben bepflanzt ist und schlechte Weine liefert — dem Pflug überantwortet würde um auf demselben Brodfrüchte zu bauen. Beide Theile, Franzosen wie Deutsche, würden bei dieser Umgestaltung gewinnen, obgleich unsere deutschen Winzer gerade wie die französischen Züchter sich geberden und sagen: „sie seien zu Grunde gerichtet, sobald man die Zollschranken niederreiße.“

In Baiern braut man bekanntlich ein herrliches Bier, das Münchner Bier hat einen weltberühmten Namen und der Verbrauch davon geht ins Unermeßliche, aber nimmt dieser Bierconsumo nicht ebenfalls in sehr bedeutender Weise mit jedem Tage in Frankreich zu, sowohl in Paris als in den Ostdepartementen?

Bis zur niedersten Volksklasse herab — lebt man besser — man trinkt Wein und trinkt Bier.

Diesen eingetretenen Wechsel in den Gewohnheiten kann man überall wahrnehmen und wenn die Deutschen französische Weine zu anständigen Preisen haben können, so werden sie dieselben trinken — ja sogar sehr viel davon trinken — man könnte hierfür ohne Risico eine Bürgschaft übernehmen — ohne daß sie hierdurch das Biertrinken verlernen würden, gerade wie man es jetzt in Frankreich hält — man trinkt Bier ohne hierdurch das Weintrinken nach alter Gewohnheit aufzugeben.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser Tarifkrieg, beiden Völkern Schaden bringt und wir glauben, daß in beiderseitigem Interesse derselbe endlich nun einmal beigelegt werden sollte.

Wir werfen hierbei den Blick auf unsere in Paris residirenden Nationalvertreter, welche für die Zugeständnisse der Aufhebung der deutschen Einfuhrzölle auf französische Weine — uns sicherlich ein bedeutendes Aequivalent als Zugabe herausdiplomatisiren.

Die Völker des europäischen Festlandes sollten endlich die ersten Anfänge durchblicken lassen, sich zu einer einzigen großen Völker-Familie zu gestalten — wenigstens sollten Frankreich und Deutschland hierin voranleuchten.

Unser innigster Wunsch wäre an jenem Tage erfüllt, wo die Zollschranken zwischen beiden großen Nachbarvölkern niederfallen würden und unsere durchdringendste Ueberzeugung läßt uns daran glauben, daß früher oder später dieser Moment eintreten würde.

Wenn man auf die bereits gefallenen Zollschranken zurückblickt — wenn man sich des Nationalhasses erinnert, in Folge dessen die Völker ehedem sich von einander abschlossen nnd bekriegten — wenn man endlich die seit 60 Jahren errungenen Fortschritte ins Auge faßt, so kann man wohl an der Zukunft nicht mehr verzweifeln.

Die Newyork-Erie-Bahn.

Die überwiegende Handelsbedeutung Newyorks, im Vergleiche zu den früher rivalisirenden Städten Boston, Philadelphia und Baltimore, datirt sich von der im Jahre 1825 erfolgten Eröffnung des von Albany nach Buffalo

führenden Erie-Canales, durch welchen, in Verbindung einerseits mit dem Hudson, andererseits mit den durch die Gewässer des St. Lorenz mit einander zusammenhängenden Binnenseen und den darin mündenden Flüssen und Canälen, dem Handel von der atlantischen Küste nach dem Westen der Vereinigten Staaten ein neuer, sehr bequemer und wohlfeiler Weg, welcher von Newyork seinen Ausgang nimmt, eröffnet wurde.

Es waren indessen kaum einige Jahre verstrichen, als der Bau der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten begann. Namentlich waren es die Städte Boston, Philadelphia und Baltimore, welche eine Schienenverbindung mit dem Westen zu erlangen und solchergestalt ihren Antheil an dem Handel mit dem Innern der Union wiederzugewinnen sich bestrebten. Es wurden die großen Eisenbahnlinien von Boston über Albany nach Buffalo am Eriesee, von Philadelphia nach Pittsburgh und von Baltimore nach Wheeling, beide am Ohio gelegen, unternommen, von denen übrigens die beiden letzteren mit den größten Hindernissen, sowohl in Ueberwindung der großen Terrainschwierigkeiten, als auch in Beschaffung der nöthigen Geldmittel, zu kämpfen hatten, und erst seit Jahresfrist vollständig eröffnet worden sind. Die Handelsherrschaft Newyorks wurde durch diese gefahrdrohende Concurrenz wiederum in Frage gestellt, indem es nicht bezweifelt werden konnte, daß nicht nur der Personenverkehr, sondern auch die Fortschaffung aller der Güter, welche eine raschere Beförderung erheischten, und deren Werth die höhern Frachtsätze zu tragen vermochte, den neuen, kürzeren und schneller befördernden Verkehrswegen zufallen würde. Diese Gefahr erkennend, mußte auch Newyork sich dazu entschließen, eine selbstständige, möglichst directe Eisenbahn nach dem Eriesee zu unternehmen, indem auch die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Albany, zum Anschlusse an die von da nach Buffalo führenden Bahnen, diesen Zweck nicht erfüllen konnte, da der Umweg über Albany nach Buffalo so groß blieb, daß den rivalisirenden Seestädten der Vorzug einer näheren Verbindung mit dem Westen verblieben wäre.

Die Newyork-Erie-Bahn ist es, welche den bezeichneten Zweck, die Handelsherrschaft der empire city zu sichern und zu erweitern, erfüllen soll.

Die Verhältnisse dieser Bahn insbesondere in finanzieller Hinsicht wollen wir, mit Benutzung des neuesten Geschäftsberichtes über dieselbe, um so mehr einer näheren Betrachtung unterziehen, als nicht wenige unserer Leser wohl als Miteigenthümer oder als Hypothekargläubiger der Unternehmung ein unmittelbares Interesse daran nehmen werden.

Die Newyork-Erie-Bahn, welche eine Gesammtlänge von 464 (engl.) Meilen hat, nimmt ihren östlichen Ausgang vom Hudsonflusse an drei verschiedenen Punkten. Da die Unternehmung nur auf dem Gebiete des Staates Newyork und auf Grund der Concessionirung von Seite desselben ausgeführt werden sollte, so konnte die Bahn ihren Ausgang nicht unmittelbar von Newyork nehmen, da das dieser Stadt gegenüberliegende rechte Ufer des Hudson dem Staate Newjersey angehört. Der eigentliche selbstständige Anfangspunkt der Bahn ist vielmehr das Städtchen Piermont am Hudson, 24 Meilen oberhalb der Stadt Newyork, mit welcher die Verbindung durch eine, der Eisenbahn-Gesellschaft zugehörige Dampffähre hergestellt wird. Piermont ist der Hauptstapelplatz für den großen Güterverkehr der Bahn. Der zweite östliche Ausgangspunkt der Bahn ist sodann Newburg am Hudson, 60 Meilen oberhalb Newyork und mit dieser Stadt ebenfalls durch eine Dampffähre der Eisenbahn-Gesellschaft in Verbindung stehend. Die von Newburg ausgehende 19 Meilen lange Bahn schließt sich zu Chester an die Hauptlinie an und hat wesentlich die Eigenschaft einer Zweigbahn. Der dritte und insbesondere für den Personenverkehr wichtigste Ausgangspunkt Jersey-City ist endlich insofern unmittelbar Newyork gegenüber, als von Jersey-City über Paterson und Ramapo eine 32 Meilen lange Bahn nach Suffe-res, einer Station der Newyork-Erie-Bahn führt, welche Bahn von der letztgenannten unter günstigen Bedingungen in Pacht genommen worden ist, und neuerdings auch die Spurweite der Newyork-Erie-Bahn erhalten hat.

Die solchergestalt aus drei Bahnen sich bildende Hauptbahn geht nun aus dem Hudsonthale bei Otisville in das Thal des Delaware, folgt demselben bis Deposit, überschreitet die Wasserscheide zwischen dem Delaware und dem Susquehanna bei Lanesboro, bleibt in dem Thale des Susquehanna und der Nebenflüsse desselben (Chemung, Tioga und Canisteo) bis Hornellsville, überschreitet dann den Gebirgsrücken nach dem Genesseethale und folgt diesem bis Belvidere. Von da geht sie über zu dem Thale des Alleghany, bleibt in diesem und einem Seitenthale desselben, dem Little-Valley, bis zur Station Little Valley, und überschreitet endlich die letzten Höhen, um bei Dunkirk an den Erie-See zu gelangen.

Zahlreiche rasch aufblühende Städte werden von der Bahn berührt, darunter, nächst Newyork, Jersey-City und Paterson, namentlich Newburg, Binghamton, Owego, Elmira, Corning, Hornellsville, Olean und Dunkirk hervorzuheben sind. Durch die Bahn ist der ganze südwestliche Theil des Staates Newyork der Ansiedelung und dem Verkehr gewissermaßen erst zugänglich gemacht, und ein Absatzweg für die großen Holz- und Kohlen-Reichthümer dieses Landestheiles, sowie des angrenzenden nördlichen Pennsylvaniens allererst eröffnet worden. Voraussichtlich wird daher Bevölkerung und Verkehr des großen, von der Bahn durchschnittenen Landstriches sich in kurzer Zeit ansehnlich vermehren, und zwar um so mehr, als eine große Anzahl theils schon vollendeter, theils noch in Unternehmung begriffener Anschlußbahnen nach allen Seiten neue Verkehrswege eröffnet oder noch er-öffnen wird. Sieben Anschlußbahnen, mit einer Länge von 534½ Meilen sind vollendet, fünf Bahnen, 450 Meilen lang, sind im Bau begriffen und weitere fünf Bahnen, von 417 Meilen, sind für baldige Ausführung projectirt.

Wir heben insbesondere die nachgenannten Anschlußbahnen hervor:

I. in nördlicher und nordwestlicher Richtung:

1) bei Binghamton die Syracuse-Binghamton-Eisenbahn, nach Owego am Ontario-See sich fortsetzend, 109 Meilen lang, welche im laufenden Jahre ihrer Beendigung entgegensieht;

2) an demselben Punkte die 85 Meilen lange Eisenbahn nach Utica am Mohawk, deren Vollendung im Jahre 1855 erwartet wird;

3) ebenfalls an genanntem Orte die 140 Meilen lange Albany-Susquehanna-Bahn, deren Betriebseröffnung für Ende 1856 in Aussicht genommen wird, demnächst die kürzeste Verbindung zwischen Albany und Pittsburgh sowie mit Cincinnati herstellend, und dem östlichen Theil der Newyork-Erie-Bahn einen neuen wichtigen Ausgangspunkt am Hudson eröffnend;

4) bei Owego die fertige 28 Meilen lange Bahn nach Ithaca am Cayuga-See, welche nach Auburn und von da weiter nach der Sodus-Bai am Ontario-See Fortsetzung erhält;

5) bei Elmira die 64 und 98 Meilen langen Bahnen über Canandaigua nach dem Niagarafall und dem Ontario-See, dem Betriebe bereits übergeben;

6) bei Corning die 90 und 45 Meilen langen, fast ganz vollendeten Bahnen über Batavia nach Buffalo und dem Niagarafall;

7) bei Hornellsville die eröffnete 91 Meilen lange Buffalo- und Newyork-City-Bahn, den nächsten Weg von Newyork nach Buffalo bildend;

8) bei Olean die im Bau begriffene Genessee-Valley-Bahn nach Rochester führend;

II. in südlicher und südwestlicher Richtung:

1) zu Lanesboro die im Jahre 1855 zu vollendende 40 Meilen lange Eisenbahn nach Carbondale in Pennsylvanien, woselbst bedeutende Kohlenbergwerke eröffnet sind;

2) zu Great-Bend die fertige 50 Meilen lange Eisenbahn nach Scranton (Pennsylv.), den Namen Lackawanna- und Western-Bahn führend;

3) bei Elmira die im laufenden Jahre zu eröffnende 75 Meilen lange Bahn nach Williamsport (Pennsylv.);

4) bei Corning die dem Betriebe bereits eröffnete 40 Meilen lange Bahn nach Bloßburg (Pennsylv.)

5) ebenfalls zu Corning die Corning-Olean-Eisenbahn, die Krümmung der über Hornellsville führenden Hauptbahn, von welcher diese Seitenbahn demnächst in Betrieb übernommen werden wird, abschneidend; bei der Station Ceres hat diese Seitenbahn sodann eine südwestliche Fortsetzung nach Ridgeway (Pennsylv.), von wo sich einerseits die im Bau begriffene Allegheny-Valley-Bahn nach Pittsburgh, andererseits eine westliche Linie über Franklin und Warren zum Anschlusse an die Ohio-Bahnen abzweigt;

6) zu Olean ein directer Anschluß an die obengedachte Bahn nach Ridgeway;

7) zu Little-Valley eine in Unternehmung begriffene größere Linie, über Warren und Meadville nach dem nördlichen Theile von Ohio führend;

8) ebenfalls zu Little-Valley die im laufenden Jahre zu vollendende 8[illegible] Meilen lange Erie- und Newyork-City-Bahn, nach der Stadt Erie (Pennsylv.) am gleichnamigen See führend.

Entwerfen wir uns ein allgemeines Bild des durch die Newyork-Erie-Bahn theils schon jetzt, theils in nächster Zukunft zu vermittelnden Verkehrs, so erblicken wir als östlichen Ausgangspunkt, sich anschließend an das Bahnnetz der Neu-England-Staaten, den Hudsonfluß in seiner Erstreckung von Albany nach Newyork, diesem größten Emporium der neuen Welt, als nördliche und westliche Endpunkte aber die Häfen am Ontario-See, den Niagara mit der vom Niagarafall durch Ober-Canada nach Michigan führenden Great-Western-Bahn, den Erie-See, insbesondere die Städte Buffalo, Dunkirk und Erie-City mit Eisenbahnfortsetzung über Cleveland nach Chicago, Milwaukee, Cincinnati und St. Louis.

Die Newyork-Erie-Bahn überschreitet die verschiedenen Zweige des Alleghany-Gebirges an den niedrigsten Punkten und benutzt möglichst die dazwischen liegenden Flußthäler, wobei dieselbe gleichwohl nicht unbeträchtliche Terrainschwierigkeiten zu besiegen gehabt hat. Sie bildet den ausführbar kürzesten Weg von Newyork nach dem Erie-See und ist somit in ihrer Hauptrichtung durch keine Concurrenzbahn gefährdet; alle oben bezeichneten Anschlußbahnen sind aber ganz von derselben abhängig und ihr tributair.

Die Bahn wurde am 14. Mai 1851 in ihrer ganzen Erstreckung bis Dunkirk eröffnet. Ein zweites Geleis ist gegenwärtig auf 200 Meilen ausgeführt, wird aber zur Bewältigung des fortwährend steigenden Verkehrs sich bald für die ganze Länge der Bahn als nothwendig darstellen. Auch die Ausrüstung mit Betriebsmitteln, welche gegenwärtig in 150 Locomotiven, 134 60- und mehrsitzigen Passagier- und 1834 Güterwagen bestehn, wird einer ansehnlichen Erweiterung noch bedürfen, wie denn auch bereits 6[illegible] neue Locomotiven in Bestellung gegeben sind.

Der Verkehr der Bahn ist schon jetzt, ungeachtet die Mehrzahl der obenerwähnten Abschlußbahnen noch unvollendet ist, von der größten Be-

deutung und von Jahr zu Jahr in rascher Zunahme begriffen, wie die nachstehende Uebersicht der Einnahmen anschaulich macht:

Monat	1851 Doll.	1852 Doll.	1853 Doll.	1854 Doll.
Januar	144,909	171,441	263,398	368,544
Februar	125,105	201,870	287,012	
März	163,401	251,170	363,837	
April	189,150	320,820	412,289	
Mai	174,345	369,286	350,143	
Juni	224,722	312,367	336,019	
Juli	228,460	301,825	318,183	
August	263,964	313,602	410,672	
September ...	306,889	375,177	516,020	
October	356,553	374,233	552,995	
November ...	299,420	340,983	503,327	
December ...	296,280	346,175	415,402 *)	
Summa:	2,773,198	3,678,949	4,729,297	

Vergleicht man die beiden letzten, mit dem 30. September sich abschließenden, Betriebsjahre, so erhält man nachstehende Uebersicht des Zuwachses in den einzelnen Einnahmezweigen:

Betriebsjahr	Personenverkehr Doll.	Güterverkehr Doll.	Sonstige Einn. Doll.	Total Doll.
1. Oct. 1851— 30. Sept. 1852	1,299,796·51	1,869,403·19	149,526·09	3,318,725·79
1. Oct. 1852— 30. Sept. 1853	1,601,209·71	2,537,214·52	180,538·13	4,318,962·36
Zunahme:	301,413·20	667,811·33	31,012·04	1,000,236·57

Es ergiebt sich hieraus, daß die Einnahmen des letzteren Betriebsjahres um 30 pCt. gegen das vorhergehende Jahr gestiegen sind, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr sich zu den aus dem Güterverkehr im Großen wie 2 : 3 verhalten, daß indessen in dem letztverwichenen Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Güterverkehr in reichlicherem Maße, als die aus dem Personenverkehr gestiegen sind, indem die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr 2/3 der Gesammt-Mehreinnahme bildet. Aus weiteren in dem neuesten Geschäftsberichte veröffentlichten Uebersichten ergiebt sich sodann noch, daß die Einnahmen aus dem durchgehenden Verkehr 1/3 der Gesammteinnahme ausmachen, mithin der einer Concurrenz am wenigsten unterworfene Localverkehr die Haupteinnahmequelle bildet, daß in den obengedachten Betriebsjahren die Zahl der beförderten Passagiere von 864,330 auf 1,154,437, die Tonnenzahl der transportirten Güter von 456,460 auf 631,039 sich gesteigert hat und die von den Locomotiven durchlaufene Meilenzahl von 2,389,270 auf 2,834,269 sich erhöhete. Die Betriebskosten betrugen in dem letztverflossenen Betriebsjahre noch 52,4 pCt.; es wird indessen auf deren Ermäßigung möglichst Bedacht genommen. Im letzten Quartale des abgelaufenen Betriebsjahres hatten sich dieselben auf 45,4 pCt. reducirt; auch läßt sich mit Sicherheit erwarten, daß mit der Steigerung der Brutto-Einnahmen das Procentverhältniß der Betriebskosten sich günstiger, als bisher, herausstellen, und schon im laufenden Betriebsjahre 50 pCt. nicht überschreiten wird. Wenn demnach die Direction der Bahn die Brutto-Einnahme des laufenden Betriebsjahres auf 5,500,000 Doll. — beiläufig bemerkt, mehr als die Einnahmen manchen Königreichs — veranschlagt, welchen Anschlag man nach der oben gegebenen vergleichenden Einnahmeübersicht keineswegs als zu hochgegriffen ansehn kann, so wird bei dem Betriebskostensatz von 50 pCt., auf einen Nettoüberschuß von 2,750,000 Doll. gerechnet werden dürfen.

Ein solcher Reinertrag wird hinreichend sein, um nicht nur die Zinsen der auf der Bahn lastenden Schuld zu decken, sondern auch um den Actionairen eine ansehnliche Dividende gewähren zu können.

Das Anlage-Capital der Bahn ist allerdings, namentlich im Vergleich zu den erst in neuerer Zeit unternommenen Bahnen der westlichen Staaten der Union, sehr groß. Es beträgt mit Schluß des Jahres 1853 ungefähr 32,000,000 Doll. oder nahe an 70,000 Doll. pro Meile. Es erklärt sich dies dadurch, daß die Bahn bei Ueberschreitung der verschiedenen Zweige des Alleghanygebirges beträchtliche Terrainschwierigkeiten zu überwinden hatte, vorzüglich aber daraus, daß die Unternehmung die schwierigen Zeiten der amerikanischen Bankkrisis mit durchzumachen hatte, daß sie überhaupt in eine Zeit fiel, in welcher noch nicht, wie in den letzten 3 Jahren, das Geld für den amerikanischen Eisenbahnbau aus Europa zuströmte, und daß aus diesen Gründen die Vollendung der Bahn, nach mannichfachen Unterbrechungen, eine sehr geraume Zeit erforderte. Das Anlagecapital ist indessen selbst mit obiger Summe noch nicht als abgeschlossen anzusehn, indem die Herstellung des zweiten Geleises über die ganze Bahn und die dem wachsenden Verkehr entsprechende Vermehrung der Betriebsmittel mindestens noch 2,000,000 Doll. erfordern wird, so daß man auf ein Anlagecapital von 34,000,000 Doll. wird rechnen müssen.

Das bis jetzt verwendete Anlagecapital ist in nachstehender Weise aufgebracht worden:

1. Stammactien	.....	10,000,000 Doll.
2. 1. Hypothek, à 7 pCt., nicht convertibel, rückzahlbar 1867	.....	3,000,000 „
3. 2. Hypothek, à 7 pCt., convertibel, rückzahlbar 1859		4,000,000 „
4. 3. Hypothek, à 7 pCt., nicht convertibel, rückzahlb. 1883		2,170,000 „
5. Jecome-Bonds, à 7 pCt., nicht hypothecirt, rückzahlbar 1855	.....	2,649,000 „
6. Convertibel-Bonds, à 7 pCt., nicht hypothecirt, rückzahlbar 1862	.....	3,500,000 „
7. Convertibel-Bonds, à 7 pCt., nicht hypothecirt, rückzahlbar 1871, auf Namen inscribirt	.....	4,351,000 „
8. Certificate, à 7 pCt., nicht hypothecirt,	.....	503,000 „
9. Schwebende Schuld, à 7 pCt.,	.....	2,130,000 „
Summa:	...	32,303,000 Doll.
Wovon folgende Activa abgehen:		
1. Actien der Buffalo-State-Lian-Bahn	314,000 Doll.	
2. Actien der Corning-Bloßburgh-Bahn	9,000 „	323,000 „
Bleiben:	.....	31,980,000 Doll.

Es ist hierbei noch zu erwähnen, daß die 3. Hypothek zur Sicherheit für überhaupt 10,000,000 Doll. constituirt ist; davon sollen 4,000,000 für die demnächstige Rückzahlung der 2. Hypothek reservirt bleiben, es sind also dermalen 6,000,000 verwendbar, wovon 2,170,000 Doll. begeben sind und der Rest von 3,830,000 Doll. zur Rückzahlung nicht fundirter Schulden, sowie zum weiteren Ausbau und zur Ausrüstung der Bahn bestimmt ist. Die Reservirung der 4,000,000 Doll. zur Rückzahlung der 2. Hypothek wird übrigens nur dann von praktischer Bedeutung sein, wenn, wie kaum anzunehmen steht, die Stammactien bis zum Jahre 1859 unter pari stehn bleiben werden, indem andernfalls die Besitzer dieser convertiblen Bonds deren Conversion in Actien in Anspruch nehmen würden.

Legt man für das laufende Betriebsjahr den oben veranschlagten Reinertrag von 2,750,000 Doll. zu Grunde, und nimmt die Schulden der Bahn schon jetzt zu 34,000,000 Doll., à 7 pCt. verzinslich, an, so würde nach Bezahlung der Zinsen mit 1,680,000 Doll. ein Ueberschuß von 1,070,000 Doll. verbleiben, welcher auf 10,000,000 Doll. Actien eine Jahresdividende von 10,7 pCt. gestatten würde. Die bisherige Dividende beträgt 7 pCt. Der Reinertrag von 2,750,000 Doll. würde 13fach anreichend sein, um die Zinsen der 1. Hypothek zu decken, nach Bestreitung derselben noch 9fach für die 2. Hypothek, und selbst der Verzinsung der nicht hypothecirten Schuld würde noch eine mehrfache Sicherheit zur Seite stehn, da solche dem gesammten Actiencapital vorgeht.

Die Direction der bisherigen Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat nun sämmtliche Dokumente, bezüglich des am 1. October v. J. erfolgten Uebergangs dieser Eisenbahn an den Staat, veröffentlicht.

Aus denselben geht hervor, daß durch den Betrag, welchen der Staat für die noch nicht in seinem Besitze befindlich gewesenen 13,219 Aktien der Wien-Gloggnitzer Gesellschaft à 135 pCt. oder 675 fl. per Actie in 5 pCt. Staatspapieren bezahlt, die Staatsschuld um .... 8,922,825 fl.
und durch die fundirte Schuld der Gesellschaft von .... 2,500,000 „
um 11,422,725 fl.
vermehrt wird.

Die im Besitze des Staates befindlichen 11,781 Actien zum Nominalwerthe von .... 5,890,500 fl.*)
gerechnet, würde die ganze Eisenbahn dem Staate .... 17,313,325 fl.
kosten, welche, vorausgesetzt, daß der Betrieb durch den Staat so gut und wohlfeil sein wird als durch die Privatgesellschaft, einen reichen Ertrag verspricht.

Die bisherige Wien-Gloggnitzer Gesellschaft constituirt sich nun unter dem Namen Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft, mit einem Capital von 12,500,000 fl. C.-M. in 25,000 Actien, à 500 fl., zum Fortbetrieb der Eisenbahn von Wien nach Bruck an der Leitha und der Maschinenfabrik, ferner den Bau und Betrieb einer Eisenbahn über Raab nach Neu-Szöny in Ungarn.

Die Wien-Brucker Bahn und Maschinenfabrik von 3,367,916 fl. 40 kr. sowie der Dividendenantheil der 13,219 Privatactien der Gloggnitzer Bahn bis Ende September 1853 von 410,000 fl. geht an die Wien-Raaber Gesellschaft über, so daß für ersteren Posten .... 134 fl. 43 kr.
für den zweiten .... 16 „ 24 „
zusammen ..... 151 „ 7 „
den Actionairen an der ersten Einzahlung von 200 fl. per neue Actie gut geschrieben werden und nur 48 fl. 53 kr. per Actie zur Vervollständigung dieser Rate nachzuzahlen sind.

---

*) Die Einnahmen pro October 1852 bis September 1853 sind in den berichtigten Zahlen des Geschäftsberichts aufgenommen.

*) Diese Actien kosten dem Staate etwas mehr, dürfen aber hier nur pari in Ansatz kommen, weil die Mehrauslage ein politisches Opfer war, (siehe Hübners Finanzlage Oesterreichs 1849) um die Course zu halten, als sie in Folge der Besitzergreifung von Krakau zu fallen drohten, weil das Publikum fürchtete, daß diese Verletzung der Verträge von 1815 einen Krieg herbeiführen könnte.

Auf jede der 13,219 Actien der Wien-Gloggnitzer Bahn wird $1\frac{11781}{13291}$ der neuen 25,000 Wien-Raaber Actien treffen. Es ist jedoch beschlossen worden, für jede alte Actie eine neue zu geben und für den Anspruch auf den Bruch den verhältnißmäßigen Nennwerth zu vergüten.

Für die verlängerte Bahn welche nicht nur Raab und Comorn, sondern auch Stuhlweißenburg, Veszprim, Ungarisch-Altenburg, Wieselburg, und Dolis in ihren Bereich ziehen, 21 Meilen lang sein und an ihren Endpunkten bei Comorn wohlfeile Braunkohlen und Fünfkirchner Coaks, sowie aus der Gegend am Neusiedler See billige Torfziegel zur Locomotivfeurung finden wird, berechnet die Direction nach den bisherigen Verkehrsverhältnissen, ohne Rücksicht auf den Zuwachs:

360,000 Passagiere à fl. 1 30	540,000 fl.
Reisegepäck, Equipagen und Eilgut	24,000 „
Schweine, Schafe, Pferde ꝛc.	40,000 „
3,300,000 Ctr. ordinaire Frachten, namentlich Getreide	1,100,000 „
Militairtransporte	18,000 „
verschiedene Einnahmen	30,000 „
zusammen	1,752,000 fl.
hiervon ab 50 pCt. Betrieb	876,000 „
bleiben	876,000 fl.
die Maschinenfabrik lieferte in den letzen 5 Betriebsjahren jährlich	160,000 „
so daß ein Minimum von	1,036,000 fl.

Reineinnahme oder von $12\frac{1}{2}$ Million Aktiencapital 8 pCt. desselben in Aussicht stehen, die noch gewinnen, wenn die Raaber Bahn ihre natürliche Verlängerung über Stuhlweißenburg nach Esseg erlangt.

Bei der bevorstehenden Eröffnung der Semeringer Eisenbahn ist es nicht unwichtig den bisherigen Personenverkehr auf dieser Route zu kennen. Es war nämlich Zahl der durch die Post über den Berg

	beförderten Reisenden			der dazu verwandten Pferde		
in der Richtung von	1851	1852	1853	1851	1852	1853
Gloggnitz n. Mürzzuschlag	15,880	18724	18,910	19,757	24,277	23,447
Mürzzuschlag n. Gloggnitz	15,330	17,035	17,640	16,207	20,034	20,711
zusammen	31,210	35,759	36,559	35,964	44,311	44,158

die Zahl der durch die Fuhrgelegenheit des Lohnkutschers Slisser beförderten Personen wird auf $\frac{3}{4}$ der obigen geschätzt, so daß nach den bisherigen Erfahrungen die Eisenbahn auf ca. 56,000 Passagiere rechnen könnte, wa ca. 160 Personen pr. Tag wäre. Hiezu wird aber in der Folge der Oesterreich nicht unbedeutende Transport des Militairs kommen, welches bi her zu Fuß den Berg zu übersteigen pflegte, ferner der Verkehr der Be bewohner und endlich der Zuwachs, welchen der Verkehr auf dieser Rou durch die Vollendung der Bahn bis Triest zu erwarten hat. Geht Oeste reich von der gegenwärtigen Neutralität zur Seite der Westmächte über, würde wahrscheinlich selbst der Krieg vortheilhaft für diese Strecke sein, w die Eisenbahn von Ostende nach Triest möglicherweise die Heerstraße d englischen Armee werden würde.

Der Schiffs-Canal durch den Isthmus von Darien.

Mit dem Dampfer „Empire City“ kamen am 4. März die letzten fü amerikanischen Blätter in Newyork an, deren einige, der Panama Hera und Aspinwall Courier höchst interessante Details über die gänzliche Unau führbarkeit der von Dr. Cullen und Herrn Gisborn vorgeschlagenen Can Route enthalten.

Die verschiedenen Berichte der Untersuchungs-Expeditionen stimmen n mentlich darin überein, daß die Höhe des zu durchschneidenden Terrai nicht einige 50′, wie anfangs behauptet wurde, sondern etwa 1000′ trage, und daß der Rio Savanna, welcher zugleich das Hauptbett Canals bilden sollte, so niedrig ist, daß er fast ganz von der Erforschung Gesellschaft durchwatet werden konnte und dieser sogar als Marschro diente. Leider ist es unter diesen Umständen höchst unerheblich, daß Bai von Caledonien nach einstimmigen Urtheil der Berichterstatter einen besten Hafen der Welt bildet.

Officielle Erlasse, den Handel, die Schifffahrt u. s. w. be

Preußen.

Waffentransitverbot. Nachdem mit Rücksicht auf die Bestim mung im §. 3 des Zollgesetzes vom 23. Januar 1838 von des Köni Majestät durch allerh. Ordre vom 18. d. M. genehmigt worden ist, daß Durchfuhr von Waffen durch Preußen vorläufig verboten werde, wird die Verbot hierdurch erlassen und zur öffentlichen Kenntniß gebracht. Die Zo behörden sind angewiesen worden, dasselbe gleich nach Empfang der ihn zugehenden Benachrichtigung in Wirksamkeit treten zu lassen. Berlin, d 20. März 1854. Der Finanzminister.

Versicherungswesen.

Preußisches Verfahren gegen nichtpreußische Versicherungsgesellschaften.

In den badischen Kammern ist kürzlich wieder eine Angelegenheit zur Sprache gekommen, welche in dem dicken Buche der Chronique scandaleuse deutscher Uneinheit eine traurige Rolle spielt.

Es ist dies die Ausschließung der Versicherungsgesellschaften des einen deutschen Staates in dem anderen, und die bittere Erfahrung, welche der badisch-frankfurter Phönix in dieser Hinsicht in Preußen machen mußte.

Im Großherzogthum Baden sind sechs Mobiliar-Feuerversicherungsgesellschaften zum Geschäftsbetrieb zugelassen, drei preußische, die Münchener-Aachener, die Elberfelder und die Colonia, eine französische, der Phönix, die Gothaer Bank und die inländische Gesellschaft des deutschen Phönix, welche letztere durch die im Jahre 1845 vollzogene Vereinigung des badischen Phönix mit der gleichnamigen Frankfurter Versicherungsgesellschaft entstand.

Als im Jahre 1840 die dritte preußische Versicherungsgesellschaft, die Colonia, um Concession zum Geschäftsbetriebe in Baden nachsuchte, erklärte die badische Regierung, daß sie zur Ertheilung der Concession bereit sei, wenn Preußen Reciprocität gegen badische Versicherungsgesellschaften eintreten lasse.

Der damalige preußische Minister des Auswärtigen, Herr v. Werther, erwiederte im officiellen Wege mittelst Note an den badischen Gesandten zu Berlin unterm 24. Juni 1840 „daß die Regierung gerne geneigt sein werde, badische Feuerversicherungsgesellschaften in den preußischen Staaten zuzulassen, wenn sie die im preußischen Gesetze vom 8. Mai 1837 ausländischen Assekuranz-Compagnien bedungenen Garantien gewähren.“

Der badische Phönix, die einzige damals erst kurze Zeit errichtete Versicherungsgesellschaft, verschob die Benutzung dieser Zusicherung, bis sie in ihrem nächsten Umkreis einen größeren Geschäftskern gebildet hatte, bereitete sich aber, sobald diese Aufgabe gelöst war, zu der Ausdehnung ihrer Thätigkeit namentlich dadurch vor, daß sie sich mit der Frankfurter Versicherungsgesellschaft vereinigte und hierdurch ihr Capital auf $5\frac{1}{2}$ Million Gulden oder ca. 3,200,000 Thlr. erhöhte, eine Summe, welche von dem Capitale keiner anderen deutschen Versicherungsgesellschaft erreicht wird.

Zur nicht geringen Enttäuschung der badischen Regierung sowohl als der Phönixgesellschaft wurde das Gesuch, welches die letztere um Concessionirung in Preußen auf Grundlage der von der preußischen Regierung g gebenen Zusicherung einreichte, ablehnend beschieden.

Nach einem Systeme, welches freilich mehr lächerlich als zweckmä erscheint, war die Ablehnung der preußischen Regierung auf ein Gutach gegründet, welches sie von den preußischen Versicherungsgesellschaften einhol denen Concurrenz zu machen eben der Gegenstand des Gesuches des Phö war, und wenn auch nicht erwartet werden konnte, daß diese preußisch Gesellschaften die Zulassung solcher Concurrenz anempfehlen würden, so ka diesen Gesellschaften doch nicht der Vorwurf erspart werden, daß sie die A wehr jener Concurrenz durch die nichtswürdigsten Mittel, durch Lügen un Verleumdungen, bewerkstelligten, welche als solche in der Folge von p preußischen Regierung selbst verworfen wurden.

Der badische Gesandte, welcher im Auftrage seiner Regierung selbst d Gesuch des Phönix befürwortete, wurde ebenfalls abgewiesen.

Im Jahre 1846 ließ dann die großherzogliche Regierung durch ihr Gesandten unter Bezugnahme auf die Note des Ministers von Werther d preußischen Regierung officiell eröffnen, sie werde die preußischen Ges schaften vom Geschäftsbetriebe in Baden ausschließen, wenn man sich forth weigere, die zugesicherte Reciprocität gegen den deutschen Phönix zu üben.

Allein es erfüllte weder Preußen die eingegangene Verbindlichkeit, n vollzog Baden die angedrohte Ausweisung.

Wie das erste wurden auch später erneuerte Gesuche des deutsch Phönix von der preußischen Regierung mit der Bemerkung abgelehnt, d ein Bedürfniß nicht vorliege.

In einem Schreiben, welches der damalige preuß. Minister des Inne Herr von Manteuffel, an den damaligen preuß. Minister des Auswärtig Herrn v. Schleinitz, sub 28. Januar 1850 richtete, heißt es unter Andere daß er bereits die erforderlichen Schritte zur Conzessionirung der Gesellsch eingeleitet gehabt hätte, daß aber „hievon die inländischen Feuerversicherung Gesehschaften Kenntniß erhielten und gegen die Zulassung des deutschen Ph nix nicht nur bei dem Ministerium des Innern, sondern auch bei dem Her Ministerpräsidenten und selbst bei Sr. Majestät Verwahrung einlegten.“

„Die von denselben für ihre Protestation angeführten Thatsachen ma ten es unvermeidlich, nochmals in einer den Gesellschaftsvorständen bewillig Conferenz auf eine nähere Erörterung der gegen die Conzessionirung deutschen Phönix sprechenden Gründe einzugehen.“

„Das Resultat der Conferenz läßt sich darin zusammenfassen, daß

früher aufgestellten mancherlei Andeutungen über einen unreellen Geschäftsbetrieb des Phönix sich als nicht begründet erwiesen, daß andererseits sich aber aufs Neue herausstellte, wie ein Bedürfniß nach Vermehrung der Feuerversicherungs-Gesellschaften in den diesseitigen Staaten nicht vorhanden ist, und wie die Conzessionirung des Phönix insbesondere den jüngeren noch nicht hinlänglich consolodirten Gesellschaften des Inlandes eine gefährliche Conkurrenz herbeiführen werde."

Wie das Amtsgeheimniß und der Umstand, daß die inländischen Gesellschaften Kenntniß von der beabsichtigten Conzessionirung des Phönix erhielten sich in diesem Falle vereinbarten, ist noch nicht aufgeklärt, wenn auch vermuthet.

Mit dem angeblichen Mangel an Bedürfniß steht in Widerspruch, daß seit dem ersten Gesuch des Phönix, zwei Gesellschaften, die Magdeburger und die Schlesische, in Preußen conzessionirt wurden und beide ebensowohl als die alten Gesellschaften fortwährend ihre Geschäfte sich vermehren sahen und endlich auch die Thatsache, daß man preußischerseits 6 Mobiliar-Versicherungen in Baden nicht zu viel findet, in Preußen aber nur 12 dergleichen thätig sind, während im Verhältniß für 76 Raum sein würde.

Die Nichterfüllung der durch das erwähnte Ministerialschreiben von Preußen eingegangenen Verbindlichkeit, badische Gesellschaften zuzulassen, wird damit beschönigt, daß in dem langen Zeitraume die Verhältnisse sich geändert hätten, was erstens nicht begründet und zweitens sicherlich nicht zum Nachtheile der badischen Regierung geltend gemacht werden kann, da es nur an der preußischen liegt, wenn sie eine so lange Zeit verstreichen ließ, ohne ihre Verbindlichkeit zu erfüllen.

Ungeachtet dieser abschreckenden Erfahrungen hat sowohl die badische Regierung als der Phönix auch in neuerer Zeit die Versuche erneuert, Preußen zur Erfüllung seiner unzweifelhaften Verpflichtung zu vermögen, da aber alles erfolglos blieb, wird jetzt in der badischen Kammer natürlich darauf gedrungen, daß Repressalien ergriffen werden, und wir werden demnächst vielleicht den Ausschluß preußischer Versicherungsgesellschaften aus Baden zu berichten haben.

Dergleichen Ereignisse sind stets bedauernswerth, aber die natürliche Folge jener Methode der Großstaaten, welche sich der deutschen Einheit nur erinnern, wenn sie eben zu gewissen politischen Plänen nützlich erscheint.

Englisches Versicherungswesen.

(Schluß.)

Bei Beurtheilung des englischen Versicherungswesen kommen auch die Friendly Societies, Vereine, welche die Zwecke unserer Sterbe-, Kranken- und ähnlicher Kassen verfolgen. Als Wohlthätigkeits-Anstalten für die weniger bemittelten Klassen genossen sie nach dem Akt von 1829 Stempelfreiheit und das Recht, ihre Fonds bei der Staatsschulden-Verwaltung anzulegen. Diese beiden Vergünstigungen wurden durch Gesetz v. J. 1844 denjenigen dieser Gesellschaften entzogen, welche Summen von über 200 Pfd. Sterl. versicherten. Das Gesetz von 1850 bestimmte, daß nur solche als Friendly Societies betrachtet werden sollen, welche nicht über 100 Pfd. Sterl., zahlbar beim Todesfall, nicht über 30 Pfd. Sterl. Rente oder nicht über 20 Shilling Krankengeld per Woche versichern. Gesellschaften, welche mehr versichern, sind der Registrirung als Joint Stock Gesellschaften unterworfen, ausgenommen diejenigen, welche schon vor Erlaß des Aktes existirten.

Einzelne Gesellschaften haben das Gesetz so ausgelegt, daß sie bis zu dem angegebenen Maximum als Frienly Societies thätig sind, für die höheren Beträge als registrirte Joint Stock Companies.

Thatsächlich ist es also nur die Größe der versicherten Posten, welche den Unterschied zwischen Friendly Societies und gegenseitigen Versicherungsgesellschaften bilden.

Die Friendly Societies, welche neu gegründet werden, müssen ihre Statuten einreichen und alle sind seit 1850 verpflichtet, die Formulare auszufüllen, welche der Registrator ihnen zusendet und in welchen der Betrag der Beiträge und die Summe der bezahlten Fälle zu ersehen ist.

Von diesen Friendly Societies besteht eine große Zahl nur als Wirthshaus-Clubs und es wird behauptet, daß sie häufig auf falschen Sterblichkeitstafeln beruhen. Denjenigen, welche ihre Tafeln von einem Aktuar bestätigen lassen, ist durch Akt von 1850 der Vortheil zugestanden, daß sie ihre Gelder zu einem auf 3 Pfd. Sterl. — Shill. 10 P. per Jahr bestimmten Zinsfuß bei der Staatsschuldverwaltung deponiren können und daß Lebensversicherungssummen unter 50 Pfd. Sterl. ohne gerichtliche Intervention den Verwawdten verabfolgt werden. Von 2 oder 3000 Gesellschaften, welche seitdem die Gründungsformalitäten passirt haben, ist aber kaum von 20 jener Vortheil durch Bestätigung der Tafeln erworben worden. Die meisten Friendly Societies nehmen Mitglieder von 18 bis 45 Jahren, alle zur gleichen Beitragsverpflichtung auf. Aus den Berichten werden nun im Auftrag der Regierung, Sterblichkeits- und Krankheitstafeln angefertigt und da diese Berichte bereits 300,000 Todesfälle umfassen, so dürfen die daraus gewonnenen Tafeln eine treffliche Unterlage für die künftige Organisation solcher Gesellschaften geben.

Jetzt erhalten sich Friendly Societies häufig nur durch die Geschenke, welche ihnen außer den Beiträgen ihrer Mitglieder zufließen. Im Durchschnitt wird angenommen, daß sie nach 15- oder 20jähriger Existenz insolvent werden.

Daß die Regierung sich in die Angelegenheiten der Friendly Societies mischte, hat insofern Nachtheil gehabt, als dieselben häufig als unter parlamentarischer Controle betrachtet werden und ein Vertrauen genießen, welches ihnen nicht gebührt und viele Leute ruinirt hat, da die Registrirung jetzt von Bierhaus-Clubs so gut wie von den solidesten Gesellschaften erlangt wird, so finden Vereine Credit, welche ihn sonst nicht gehabt hätten. Von 20 oder 30,000 Friendly Societies, welche in Großbritanien bestehen, wird die Hälfte als unfähig betrachtet, ihre Verheißungen zu erfüllen. Unter diesen Friendly Societies befinden sich etwa 12,000 s. g. Old Fellows.

Die Last der Verwaltungsauslagen, so empfindlich für alle Versicherungsgesellschaften, ruht verhältnißmäßig natürlich am drückendsten auf kleinen Gesellschaften, zu welchen die Friendly Societies zu rechnen sind.

Bei neuen Versicherungsgesellschaften ist in den ersten Jahren natürlich die Auslage größer, als bei alten. Von 25 Lebensversicherungsgesellschaften wird angegeben, daß ihre Verwaltungsauslagen 82 pCt. ihrer Einnahmen betrugen, während es im Allgemeinen Grundsatz ist, daß zur Deckung der anwachsenden Verbindlichkeiten jährlich mindestens 36 pCt. zurückgelegt werden sollen.

Herr Brown, Actuar der Mutual Life Assurance Society weis't nach, daß der Durchschnitt der Auslagen in den ersten 5 Jahren alter Gesellschaften 14 pCt., bei neuen aber 71 pCt. betrug. Herr Ingal erwähnt eine Gesellschaft, bei welcher die Spesen 264 pCt. waren.

Herr Neison erklärt die Mehrausgaben, welche die jüngeren Gesellschaften im Allgemeinen haben, dadurch daß, der Durchschnitt der versicherten Summen bei vielen sehr soliden nicht mehr als 100 Pf. St. ist, während er bei einigen alten sich auf 1000 Pfd. Sterl. beläuft. Er meint, daß bei jeder neuen Versicherung etwa die erste Jahresprämie als Unkosten für Abschluß derselben verloren gehe.

Herr Coloin glaubt, daß wenn der Unterschied der Geschäftsweise von sonst und jetzt berücksichtigt wird, die alten Compagnien in der That nicht wohlfeiler administrirt werden als die neuen. Daß Letztere in den ersten Jahren keinen Gewinn geben, liegt in der Natur des Lebensversicherungsgeschäftes, „denn es giebt für Leute, welche Geld verdienen wollen, keinen langsameren Weg als den, eine Lebensversicherung zu gründen."

— Stralsund. (Neu-Vor-Pommerscher Schiffs-Versicherungs-Verein in Stralsund.) Der Rechenschafts-Bericht über das 3. Rechnungsjahr vom 1. April 1852 bis 31. März 1853 ergab, daß versichert waren:

im 1. Quartal vom 1. April bis 30. Juni 1852 auf 305 verschiedene Schiffe	769,660 Thlr.
im 2. Quartal vom 1. Juli bis 30. September auf 312 verschiedene Schiffe	810,315 "
im 3. Quartal vom 1. October bis 31. December auf 315 verschiedene Schiffe	840,895 "
im 4. Quartal vom 1. Januar bis 31. März 1853 auf 315 verschiedene Schiffe	844,195 "

An Beiträgen sind eingezogen:

Für das 1. Quart.	$^{3}/_{4}$ pCt.	5887 Thlr.	8 Sgr.	3 Pf.
" " 2. "	1 "	8258 "	18 "	9 "
" " 3. "	1 "	8528 "	8 "	— "
" " 4. "	$1^{1}/_{2}$ "	12,811 "	20 "	9 "
		35,485 Thlr.	25 Sgr.	9 Pf.
An Winterprämien		12,001 "	23 "	3 "
An Extraprämien		1,553 "	4 "	— " $\frac{1}{3}$
An Zinsen erhoben		266 "	— "	— "
Zusammen		49,306 "	23 "	— "

Dagegen sind gezahlt:

Auf 23 Total-Verlüste	39,229 Thlr.	18 Sgr.	— Pf.
" 10 Havarieschäden	6,368 "	13 "	— "
" Rückversicherungen	1,104 "	26 "	— "
" Dispachen	189 "	17 "	— "
Für Unkosten	395 "	19 "	4 "
	47,288 Thlr.	3 Sgr.	4 Pf.
Blieben	2,018 "	19 "	8 "

zur Liquidation von 2 Havarie-Schäden, über welche die Havarie-Dokumente bisher nicht vorgelegt sind, und werden selbige wahrscheinlich hiermit zu bestreiten sein.

Anzeigen.

Nachricht für Seefahrer.

Zur Erleichterung der nächtlichen Einfahrt in den **Hafen von Sanlúcar de Barrameda**, Mündung des Guadalquivir, sind seit dem 21. Januar d. J. die **drei** folgenden, in dem von der Direccion de Hidrografia im vorigen Jahre veröffentlichten Plane, angegebenen **Hafenfeuer** errichtet worden.

1) Ein **weißes** Feuer auf der Spitze von Malandar, innerhalb des Hafens an der nördlichen Küste, dessen Flamme $39^{1}/_{2}$ castil. Fuß über dem mittleren Meeresspiegel liegt und 6 Seemeilen weit sichtbar ist.

2) Ein **weißes**, in dem hohen und nördlichsten Gebäude von Bonanza, im Innern und an der östlichen Küste des Hafens angebrachtes Feuer, welches $57\frac{1}{2}$ castil. Fuß über dem mittleren Meeresspiegel liegt und in der Entfernung von $7\frac{1}{2}$ Seemeilen zu sehen ist.

3) Ein **rothes** Feuer, ebenfalls an einem hohen südlich von dem castillo del Espiritu Santo belegenen Orte angebracht, dessen Spitze die Grenze des Hafens an der südlichen Küste bezeichnet.

Um in den Hafen zu laufen, dessen geringste Tiefe bei niedrigem Wasser zur mittleren Springzeit 13 castil. Fuß (= $3{,}_6$ Metres) beträgt, und der Unterschied im Wasserstande desselben $10{,}_9$ Fuß (oder 3 Metres) ausmacht, ist durchaus halber Wind erforderlich und muß man, nachdem der niedrige Salmedino, dessen Lage die Karten und Pläne bezeichnen, westlich passirt ist, N. O. $\frac{1}{4}$ O. per Compaß (nach welchem auch alle übrigen Peilungen genommen sind) $2\frac{3}{4}$ Seemeilen weit fahren. Alsdann wird man in der Tiefe von 35 Fuß Sand finden, und **die beiden weißen Feuer** von Malandar und Bonanza **fast in eins** peilen. Letztere muß man zunächst genau in eine Linie bringen, und diese mit östlichem Course verfolgen. Nachdem man auf diese Weise $1\frac{1}{5}$ Seemeilen zurückgelegt hat, bekommt man in S. O. $\frac{1}{4}$ O. das **rothe Feuer** quer in Sicht.

Hier wird sich, wenn man den Punkt, wo der Canal schmäler wird (dessen Breite hier nicht zwei Cabellängen erreicht), S. S. W. peilt, das erwähnte **rothe Feuer** verdunkeln. In diesem Augenblicke muß man den Cours von O. S. O. 6^0 O. halten, bis man in einer Wassertiefe von 38 bis 53 Fuß das Feuer von Malandar N. W. 6^0 N. und das von Bonanza O. N. O. peilt. Alsdann steuere man N. O. 6^0 O., bis das letztgedachte Feuer S. O. $\frac{1}{4}$ O. peilt, woselbst man Ankergrund haben wird und in 24 bis 42 Fuß ankern kann.

Da wegen der außerhalb und innerhalb des Hafens befindlichen Sandbänke die Einfahrt in denselben bei Winden des ersten und zweiten Quadranten, welche zum Lavieren zwingen, ohne Lootsen schwierig und gefährlich ist, so muß man in diesem Falle in See gehen, um den Tag abzuwarten oder, wenn die Witterung es ohne Gefahren erlaubt, N. N. O. von Chipion ankern.

Vorstehende vom hiesigen Königlich Spanischen Consulate mitgetheilte Bekanntmachung wird hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

Bremen, den 23. März 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur Anzeige, daß, einer vom Senate ihr gewordenen Mittheilung zufolge, zu **Porto Plata kein von Bremen kommender Passagier ohne Bremer Paß oder Visa zugelassen wird.**

Bremen, den 27. März 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Der Hafen-Commandant zu Porto Plata hat unterm 14. Januar d. J. bekannt gemacht, daß alle Verbindung mit der Insel St. Thomas und allen an- dern von der Cholera morbus inficirten Inseln gänzlich verboten ist. Alle von inficirten Plätzen kommende und nach Porta Plata bestimmte Schiffe, welche **keine Kranke** an Bord haben, müssen in der **Bai von Isabella neun Tage** Quarantaine liegen und daselbst weit vom Ufer entfernt zu Anker gehen. Hat ein Schiff aber **Cholera-Kranke** an Bord, so muß es augenblicklich nach **Manzanilla Bai** versegeln, daselbst die außerordentliche Quarantaine von **vierzig Tagen** oder mehr abhalten, und unter keinerlei Vorwand mit dem Lande in Verbindung treten oder Leute am Bord empfangen. Nach abgehaltener Quarantaine können die Schiffe wieder nach Porta Plata segeln und müssen, wie alle von einem gesunden Hafen kommende Schiffe, vor dem Hafen beidrehen, um die Gesundheits-Visite an Bord zu empfangen. Nähert sich ein Schiff zu sehr dem Hafen, so wird es durch einen Kanonenschuß vom Fort aus gewarnt und werden Nichtbefolgungen dieser Verfügung nach den Gesetzen schwer bestraft.

Indem die Handelskammer vorstehende durch den Senat ihr mitgetheilte Nachricht hierdurch zur öffentlichen Kunde bringt, empfiehlt sie, alle nach Porto Plata abgehende Schiffe mit Gesundheitspässen zu versehen.

Bremen, den 27. März 1854.

Die Handelskammer.